

EP0445845

Publication Title:

Electric drive for motor vehicles.

Abstract:

Abstract of EP0445845

1110 The drive unit has a 2 electric motors (4) lying next to one another in the axial direction, with the rotor of each electric motor (4) coupled to the drive shaft (32) used to drive the vehicle wheels. Pref. each electric motor (4) has an external rotor (14), with their end faces each lying on the axial side of the electric motor (4) which receives the drive shaft (32). Each electric motor (4) pref. has a permanent magnet rotor (14) and incorporates electronic commutation of the stator windings, the motors (4) operated in synchronism.

Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

Courtesy of <http://v3.espacenet.com>



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



Veröffentlichungsnummer: **0 445 845 A2**

12

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

21 Anmeldenummer: 91106253.7

51 Int. Cl.⁵: **B60K 1/02, H02K 7/14,
H02K 16/00**

22 Anmeldetag: 03.06.87

Diese Anmeldung ist am 18 - 04 - 1991 als
Teilanmeldung zu der unter INID-Kode 60
erwähnten Anmeldung eingereicht worden.

30 Priorität: 18.06.86 DE 3620337

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung:
11.09.91 Patentblatt 91/37

50 Veröffentlichungsnummer der früheren
Anmeldung nach Art. 76 EPÜ: 0 249 807

64 Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH DE ES FR GB GR IT LI LU NL SE

71 Anmelder: **Magnet-Motor Gesellschaft für
magnetmotorische Technik mbH
Moosstrasse 14
W-8130 Starnberg(DE)**

72 Erfinder: **Heidelberg, Götz, Dipl.-Phys.
Am Hügel 16
W-8136 Percha(DE)**

74 Vertreter: **Klunker . Schmitt-Nilson . Hirsch
Winzererstrasse 106
W-8000 München 40(DE)**

54 **Kraftfahrzeug-Elektroantrieb.**

57 Kraftfahrzeug-Elektroantrieb, gekennzeichnet
durch eine Motoren-Baueinheit (40), die zwei in Axi-

alrichtung benachbarte, in der Motoren-Baueinheit
(40) vereinigte Elektromotoren (4) aufweist.

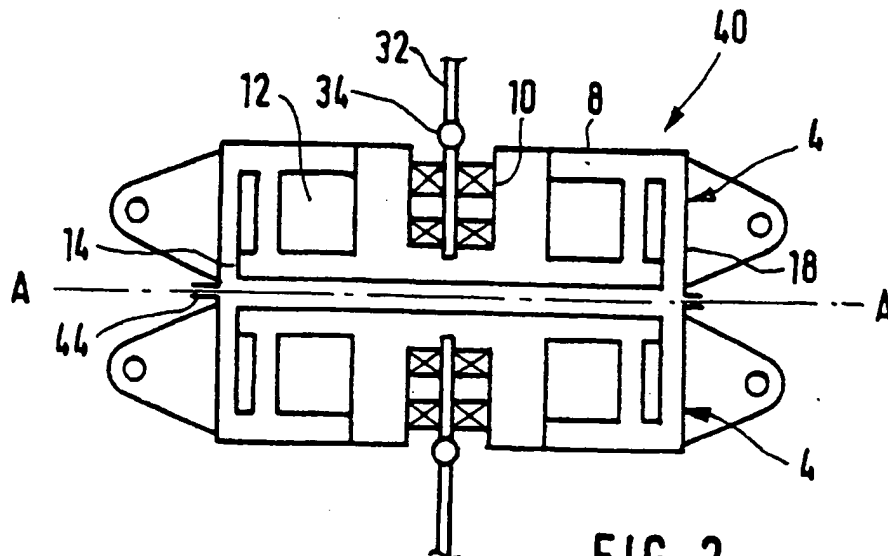


FIG. 2

EP 0 445 845 A2

Die Erfindung bezieht sich auf einen Kraftfahrzeug-Elektroantrieb.

Elektrische Kraftfahrzeugantriebe sind an sich seit langer Zeit bekannt, ohne daß sich jedoch bislang eine größere praktische Verbreitung ergeben hätte.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine praxisnahe, kompakte Konfiguration für einen Kraftfahrzeug-Elektroantrieb verfügbar zu machen.

Zur Lösung dieser Aufgabe ist der Kraftfahrzeug-Elektroantrieb durch eine Motoren-Baueinheit gekennzeichnet, die zwei in Axialrichtung benachbarte, in der Motoren-Baueinheit vereinigte Elektromotoren aufweist.

Die Motoren-Baueinheit kann dadurch gebildet sein, daß zwei Elektromotoren durch axiales Befestigen aneinander vereinigt sind. Es ist möglich, die Konstruktion so auszuführen, daß je nach den räumlichen Erfordernissen wahlweise entweder die Motoren-Baueinheit oder räumlich voneinander getrennt die einzelnen Elektromotoren in das Kraftfahrzeug eingebaut sind.

Die Baueinheit gestaltet sich konstruktiv besonders günstig und kompakt, wenn die Elektromotoren Außenrotormotoren sind.

Vorzugsweise sind die Elektromotoren mit elektronischer Kommutierung ausgebildet und/oder mit Dauermagneten am Rotor ausgestattet und/oder in Synchronbauart ausgeführt und/oder mit Außenrotor versehen. Derartige Elektromotoren lassen sich besonders gut regelbar, wenig störungsanfällig und mit hoher Drehmomentdichte ausführen.

Die Erfindung und Ausgestaltungen der Erfindung werden im folgenden anhand von zwei schematisiert dargestellten Ausführungsbeispielen noch näher erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 eine Gesamt-Baueinheit aus zwei Elektromotoren und zwei Getrieben im Schnitt;

Fig. 2 eine Motoren-Baueinheit aus zwei Elektromotoren im Schnitt.

Die Baueinheit 2 gemäß Fig. 1 ist zu der Ebene A-A symmetrisch, so daß nur eine Hälfte beschrieben werden muß. Man erkennt bei jeder Teil-Baueinheit einen Elektromotor 4 und ein Getriebe 6. Der Elektromotor 4 ist im wesentlichen zylindrisch mit im Vergleich zum Durchmesser deutlich geringerer, axialer Dicke. Außenseitig der Baueinheit 2 weist der Elektromotor eine runde Grundplatte 8 auf, von der ein hohlzylindrischer Fortsatz 10 axial zum Motorinneren ragt. Am Außenumfang des Fortsatzes 10 sind insgesamt im wesentlichen zylindrisch die Statorpole 12 befestigt. Der Rotor 14 des Elektromotors 4 ist im wesentlichen zylindrisch-topfförmig und umgreift mit seiner Umfangswand die Statorpole 12 außen. Innen an der Umfangswand sind ringförmig Dauermagnete 16 in abwechselnder Polung befestigt. Die Stirnwand des

Rotors 14 liegt auf der der Grundplatte 8 entgegengesetzten Seite des Elektromotors 4 und ist in einem zentralen Bereich in den Innenraum innerhalb der Statoren 12 hinein zurückgesetzt. Der Rotor 14 ist von einem topfförmigen Gehäuse 18 umschlossen, das mit der Grundplatte 8 verbunden ist.

An der der Grundplatte 8 entgegengesetzten Axialseite des Elektromotors 4 schließt sich das Getriebe 6 an. Das Getriebe 6 hat insgesamt eine "scheibenartige" Gestalt mit zwei parallelen Begrenzungswänden quer zu der Erstreckung der Wellen des Getriebes. Die dem Elektromotor zugewandte Begrenzungswand 20 ist an den Durchführungsstellen der Getriebewellen jeweils mit einem hohlzylindrischen Stutzen 22 versehen, der sich ein kürzeres Stück aus dem Getriebe 6 heraus erstreckt und ein längeres Stück in das Getriebe hinein erstreckt. In diesen Stutzen 22 sind eine Eingangswelle 24 und eine Ausgangswelle 26 des Getriebes gelagert. Jeweils am inneren Ende trägt sowohl die Eingangswelle 24 als auch die Ausgangswelle 26 jeweils ein Zahnrad 28 bzw. 30, wobei das Zahnrad 30 auf der Ausgangswelle 26 einen größeren Durchmesser hat. Dabei kann es sich entweder um herkömmliche, miteinander kämmende Stirnräder handeln oder, wie gezeichnet, um Zahnräder, die mit einer um die beiden Zahnräder 28, 30 herumgelegten, nicht gezeichneten Zahnkette ein Getriebe bilden. Die Eingangswelle des Getriebes 6 ist zum Elektromotor 4 hin aus dem Getriebegehäuse herausgeführt, und dort ist der zentrale, zurückgesetzte Bereich des Rotors 14 befestigt, so daß sich eine fliegende Lagerung des Rotors 14 auf der Eingangswelle 24 des Getriebes 6 ergibt. Im Überlappungsbereich des Elektromotors 4 und des Getriebes 6 fallen die Gehäuse dieser beiden Bauteile zusammen.

Auf der dem Elektromotor 4 abgewandten Seite des Getriebes 6 ist dessen Gehäuse 20 offen. Dort ist die ganz entsprechend ausgebildete, zweite Teil-Baueinheit mittels einer Flanschverbindung befestigt.

In dem Bereich, wo das Getriebe über das zylindrische Gehäuse 18 des Elektromotors 4 vorragt, ist ein Winkelraum gebildet, in dem eine Gelenkwelle 32, die zu einem anzutreibenden Kraftfahrzeugrad führt, mittels eines Gelenks 34 an die Ausgangswelle 26 angeschlossen ist. Dies gilt für beide Teil-Baueinheiten.

An der in Fig. 1 rechten Seite des Motorgehäuses 18 ist ein Befestigungsauge 36 vorgesehen. An der in Fig. 1 linken Seite des Getriebegehäuses 20 ist ebenfalls ein Befestigungsauge 38 vorgesehen. Somit ergeben sich zwei Befestigungsäugen 36, 38 mit optimal großem Abstand. Insgesamt hat somit die Gesamt-Baueinheit 2 vier Befestigungsäugen.

Die Baueinheit 2 ist insgesamt so im Fahrzeug

befestigt, daß die Achsen des Rotors 14, der Eingangswelle 24 und der Ausgangswelle 26 quer zur Fahrtrichtung des Kraftfahrzeugs liegen. Da die beiden Getriebe 6 in Axialrichtung nur wenig Raum beanspruchen, ergeben sich zwei Gelenkwellen 32 jeweils mit erwünscht großer Länge.

Wenn man die beiden Getriebe 6 an der Flanschverbindung trennt und die beiden dann offenen Getriebeseiten mit Deckeln verschließt, kann man auch jede Teil-Baueinheit räumlich getrennt für sich in das Kraftfahrzeug einbauen. Ein typisches Beispiel hierfür ist ein Kraftfahrzeug mit Frontantrieb, bei dem man die beiden Teil-Baueinheiten axial soweit auseinander rückt, daß ein vorn im Kraftfahrzeug angeordneter Verbrennungsmotor dazwischen Platz hat. Der Verbrennungsmotor dient dem Antrieb eines angeschlossenen Generators, der den für die Elektromotoren 4 erforderlichen Strom im Kraftfahrzeug erzeugt.

Es ist ferner hervorzuheben, daß das Innere des jeweiligen Elektromotors 4 durch Lösen der Grundplatte 8, die ja auf der dem zugeordneten Getriebe 6 entgegengesetzten Axialseite liegt, bequem zugänglich ist, beispielsweise für Wartungs- oder Reparaturarbeiten.

Die Fig. 2 zeigt eine Motoren-Baueinheit 40 aus zwei Elektromotoren 4, die ähnlich wie die Elektromotoren 4 des Ausführungsbeispiels von Fig. 1 aufgebaut sind, so daß hier nur Unterschiede beschrieben werden müssen. Die Motoren-Baueinheit 40 ist wiederum symmetrisch zur Ebene A-A, so daß nur ein Elektromotor 4 beschrieben werden muß.

Der hohlzylindrische Fortsatz 10 der Grundplatte 8 dient bei dieser Ausführungsform außerdem der Lagerung der Welle 42 des Rotors 14, wobei die Welle 42 von der Basiswand des Rotors 14 axial durch den Motor 4 hindurch zur anderen Seite führt. Dort ist wiederum ein Gelenk 34 zum Anschluß einer Gelenkwelle 32 vorgesehen. Das Gehäuse 18 jedes Elektromotors 4 ist auf der Axialseite, wo die beiden Motoren 4 durch eine Flanschverbindung 44 miteinander verbunden sind, offen, ohne daß die beiden Rotoren eine mechanische Verbindung miteinander hätten. Die Flanschverbindung 44 kann gelöst werden, und nach Verschließen des jeweiligen Elektromotors 4 an der dortigen Axialseite mit einem Deckel können beide Elektromotoren 4 räumlich getrennt voneinander eingebaut werden, wie bereits im Zusammenhang mit der Ausführungsform von Fig. 1 geschildert.

Patentansprüche

1. Kraftfahrzeug-Elektroantrieb, gekennzeichnet durch eine Motoren-Baueinheit (40), die zwei in Axialrichtung benachbarte, in der Motoren-Bauein-

heit (40) vereinigte Elektromotoren (4) aufweist.

2. Kraftfahrzeug-Elektroantrieb nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß an den Rotor (14) jedes Elektromotors (4) eine Kraftfahrzeuggrad-Antriebswelle (32) angeschlossen ist.
3. Kraftfahrzeug-Elektroantrieb nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Elektromotoren (4) Außenrotormotoren sind.
4. Kraftfahrzeug-Elektroantrieb nach Anspruch 2 und 3, dadurch gekennzeichnet, daß sich bei jedem Elektromotor (4) die Stirnwand des Außenrotors (14) an derjenigen Axialseite des Elektromotors (4) befindet, an der die Antriebswelle (32) von dem Elektromotor (4) wegführt.
5. Kraftfahrzeug-Elektroantrieb nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß jeder Elektromotor (4) elektronisch kommutiert ist.
6. Kraftfahrzeug-Elektroantrieb nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß jeder Elektromotor (4) mit Dauermagneten (16) am Rotor (14) ausgestattet ist.
7. Kraftfahrzeug-Elektroantrieb nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß jeder Elektromotor (4) in Synchronbauart ausgeführt ist.
8. Kraftfahrzeug-Elektroantrieb nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Motoren-Baueinheit (40) symmetrisch zu ihrer quer zu der Axialrichtung verlaufenden Mittelebene (A-A) aufgebaut ist.
9. Kraftfahrzeug-Elektroantrieb nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß jeder Elektromotor (4) eine im Vergleich zu seinem Durchmesser geringere, axiale Dicke aufweist.

